



# भारत का राजपत्र

## The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 97 ]

नई दिल्ली, बुधवार, नवम्बर 24, 1999/अग्रहायण 3, 1921

No. 97]

NEW DELHI, WEDNESDAY, NOVEMBER 24, 1999/AGRAHAYANA 3, 1921

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 24 नवम्बर, 1999

फा० सं० टीएमपी/1/98-पीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन शुल्क प्राधिकरण एतदद्वारा संलग्न आदेशानुसार पारादीप पत्तन में अपनी लैश नौकाओं के लिए रियायती प्रशुल्कों के संबंध में मैसर्स यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज ऑफ इंडिया (प्रा०) लिमिटेड द्वारा किए गए अनुरोध का निपटान करता है।

### महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं० टीएमपी/1/98-पीपीटी

मैसर्स यूनाइटेड लाइनर

आवेदक

एजेंसीज ऑफ इंडिया (प्रा०) लिमिटेड

बनाम

पारादीप पत्तन न्यास

प्रतिवादी

### आदेश

( अक्तूबर, 99 के 29 वें दिन को पारित किया गया )

यह मामला मैसर्स यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज ऑफ इंडिया (प्रा०) लिमिटेड द्वारा किए गए आवेदन से संबंधित है, जिसमें पारादीप पत्तन में निम्नलिखित रियायत दिए जाने के लिए अनुरोध किया गया है :-

(I) जब भी लैश जलयान 30 दिन के अंतराल के भीतर पुनः आता है, तब पत्तन देयता माफ की जाए।

(ii) लंगरगाह में कार्यशील लैश जलयानों पर पत्तन देयता समाप्त की जाए।

2. आवेदन-पत्र टिप्पणियों के लिए भारतीय राष्ट्रीय पोतधारक संघ (आई एन एस ए) को और उड़ीसा वाणिज्य एवं उद्योग मंडल (सी सी आई) को परिचालित किया गया था। पारादीप पत्तन न्यास (पीपीटी) और आई एन एस ए से टिप्पणियां प्राप्त हुई थीं।

3.1 पीपीटी ने अनुरोध का इस आधार पर विरोध किया है कि दर मानों में इस प्रकार की छूट के लिए कोई प्रावधान नहीं है। उन्होंने टिप्पणी की है लैश पोतों का प्रतिशत पत्तन में प्रहस्तन किए जाने वाले पोतों की कुल संख्या से बहुत कम है और इसलिए किसी विशेष विधार के लिए पाश्र नहीं हैं। उन्होंने आगे टिप्पणी की है कि नौकाओं से माल की उत्तराई / सवान कंटेनरों की उत्तराई / लदान के समान है और कंटेनर प्रहस्तन के मामले में प्रशुल्क की लेवी में कोई अन्तर नहीं है, कंटेनर धाहे लदा हुआ हो अथवा खाली हो।

3.2 आई एन एस ए ने भी दोनों अनुरोधों का विरोध किया है। उनका तर्क इस बात पर आधारित है कि पत्तन देयता जी आर टी के संदर्भ में लेवी की जाती है और इसलिए लैश पोतों के लदे हुए अथवा खाली नौकाओं के प्रयालन करने के बीच अन्तर करने का कोई तर्क नहीं है। इसे देखते हुए कि प्रयालन धाहे लंगरगाह अथवा बर्थ में हो रहा हो, पत्तन देयता में किसी प्रकार की छूट को कोई औद्यित्य नहीं है। इस संदर्भ में, उन्होंने मुख्य तत्त्व न्यास (एमबीपीटी) के एक प्रस्ताव का रोधक संदर्भ दिया है, जिसमें पत्तन सीमाओं से बाहर "पत्तन पांच मार्ग" पर प्रयालन के लिए भी प्रभार लगाने का उल्लेख है, आई एन एस ए की रोधक टिप्पणी यह है कि जब एक पत्तन अपनी पत्तन सीमाओं से बाहर के प्रयालनों के संबंध में प्रभार एकत्र करने का प्रयास करता है तो दूसरा पत्तन अपनी पत्तन सीमाओं के भीतर प्रयालनों पर अपने प्रभार कम कर देता है। स्पष्टतया यहाँ पर संदर्भ कोवीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) में एक ऐसी व्यवस्था प्राप्त करने से है, जहाँ लंगरगाह में लैश पोत प्रयालनों के लिए पत्तन देयता के बदले में प्रमाणन शुल्क की किस्म का एक रियायती प्रभार लगाया जाये। आई एन एस ए के अनुसार सी ओ वी टी में जो किया गया, वह एक गलती है और यू एल ए को ऐसी गलती से लाभ उठाने की अनुमति नहीं दी जानी धाहिए। अंततः सी ओ वी टी में लागू व्यवस्था की समीक्षा अवश्य की जाए और उस गलती को सुधारा जाए।

3.3 सी सी आई से कोई टिप्पणीयों प्राप्त नहीं हुई।

4. निर्धारित पद्धति के अनुसार दिनांक 30 नवम्बर, 1998 को दिल्ली में महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण (टीए एमपी) के कार्यालय में संयुक्त सुनवाई आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में निम्नलिखित मुद्दे उठाये गये थे:-

#### भारतीय राष्ट्रीय पोतधारक संघ (आई एन एस ए)

(i) टीएमपी ने लैश पोतों के सभी पहलुओं की जांच करने के लिए एक कार्यदल गठित किया है। यूएलए के अनुरोध पर कार्यदल की सिफारिशों के संदर्भ में विधार किया जा सकता है।

कार्यदल की सिफारिशों के संदर्भ में इस मुद्दे पर लिया गया कोई भी निर्णय सभी पत्तनों पर समान रूप से लागू किया जा सकता है, याहे केवल पीपीटी से संबंधित आवेदन पत्र पर कूछ भी निर्णय लिया जाए।

(ii) लैश नौकाओं पर शुल्क पहले ही कम दरों पर लिया जा रहा है। सभी व्यावहारिक प्रयोजनों के लिए उन्हें कंटेनर के समान माना जाता है, यद्यपि वे एक कंटेनर की तुलना में 15 गुणा अधिक कार्गो का वहन करते हैं।

(iii) शीघ्र वापसी यात्रा छूट का आधार नहीं हो सकती। कंटेनर पोत और तेल टैंकर भी शीघ्र वापसी यात्रा पर आते हैं। परन्तु उन्हें ऐसी कोई छूट नहीं दी जाती।

(iv) लैश पोतों (जो अनिवार्यतः “विदेश जाने वाले” होते हैं) को कोई भी छूट दिए जाने से तटीय पोतों के लिए उलझनें हो सकती हैं। वर्तमान समान स्तर बनाए रखने के लिए “तटीय” पोतों के पक्ष में वर्तमान छूटों को आगे उदार बनाना होगा। इस क्रमिक प्रभाव से पीपीटी को राजस्व में हानि होगी और परिहार्य भ्रांति पैदा हो जाएगी।

(v) यदि लैश पोतों को छूट दे दी जाए, ऐसी कोई गारंटी नहीं है कि संबंधित अभिकरण आयातक/निर्यातक को लाभ प्रदान करेगा। तब पत्तन न्यास और टीएएमपी को यूएलए को अपनी सीमा से बाहर जा कर कोई छूट क्यों देनी चाहिए?

### भारतीय नैवहन निगम (एससीआई)

(vi) एस सी आई के पोत सभी प्रकार के कार्गो – खतरनाक कार्गो, रसायनों, हथियारों इत्यादि का वहन करते हैं। ये कार्गो लंगरगाह में उतारने होते हैं, सामान्यतया इन्हें ऐसे कार्गो के साथ वर्थ पर जाने की अनुमति नहीं दी जाती। लंगरगाह में ऐसे प्रथालन के लिए सामान्यतया एक या दो घंटे लगते हैं। तब भी एस सी आई को पूरे प्रभारों का भुगतान करना पड़ता है। यदि लैश पोतों को लागू के अनुसार कोई छूट दी जाती है, तब एससीआई के पोतों को भी वही छूट प्रदान करनी होगी।

(vii) एससीआई इस आवेदन पत्र पर आई एन एस ए द्वारा की गई सभी टिप्पणियों का समर्थन करता है।

### पारावीप पत्तन न्यास (पीपीटी)

(viii) लंगरगाह में प्रथालनों के संबंध में पत्तन देयता में कुछ छूट के लिए विचार किया जा सकता है। यह बेहतर होगा कि कार्य दल अन्य पत्तनों के साथ परामर्श करके सभी के लिए साझा तौर पर इस मुद्दे पर विचार करे।

(ix) दूसरी यात्रा के लिए पत्तन देयता की छूट के लिए अनुरोध का जहाँ तक संबंध है, “4 दिन” की समय-सीमा लागू करके कुछ राहत देने पर विचार किया जा सकता है। सेकिन, पुनः यह उचित रहेगा कि कार्य दल की सिफारिशों की प्रतीक्षा की जाए।

### यूनाइटेड लाइनर एजेंसीज ऑफ इंडिया (यूएलए)

(x) “दूसरी यात्रा” “पहली यात्रा” के तत्काल बाद की जाती है। यदि आवश्यक हो “4 दिन” की समय-सीमा लागू की जा सकती है। “दूसरी यात्रा” के ऐसे मामलों में पत्तन देयता माफ की जानी

चाहिए। यह सिद्धान्त “तटीय पोत” के मामले में पहले ही स्वीकार किया जा चुका है, जिन पर 30 दिन के भीतर पुनः यात्रा करने पर पत्तन देयता बसूल नहीं की जाती।

- (xi) लैश पोत लैश नौका के भार सहित पत्तन देयता का भुगतान करता है और लैश नौका सभी प्रभारों का अलग से भुगतान करते हैं। दूसरे शब्दों में पत्तन दुगुना राजस्व प्राप्त करता है। इसे वेखते हुए, आईएनएसए के जीआरटी के संदर्भ में प्रभार लगाने के तर्क में कोई दम नहीं है।
- (xii) यूएलए का आवेदन पत्र ऊपर वर्णित तर्क के आधार पर उसके लैश पोतों को छूट देने के संबंध में है। यदि अन्य अभिकरणों (एससीआई) के पोतों को वही छूट दी जाती है, तब उन्हें भी ये लाभ दिए जाने चाहिए। यूएलए को ऐसी किसी व्यवस्था पर कोई आपत्ति नहीं है।

5. उपलब्ध रिकार्डों और मामले की कार्यवाही के दौरान एकत्रित सूचना की समग्रता तथा ऊपर दिए गए विश्लेषण के आधार पर निर्दिष्ट मुद्रे विद्यार हेतु उभर कर सामने आए हैं :-

- (i) पत्तन देयता किसी भी पोत के पत्तन में प्रवेश के लिए लगाया जाने वाला प्रभार है। निसंदेह, इसमें सेवाओं के विभिन्न संघटक जैसे निकर्षक थैनल, मार्कर, बॉइज, जल-सर्वेक्षण सूचना की आपूर्ति, यातायात नियंत्रण इत्यादि शामिल रहते हैं। लेकिन, इसे “प्रवेश शुल्क” के रूप में माना जाता है, परन्तु संघटक - घटकों के संदर्भ में विभाजन करने की गुंजाइश नहीं माना जाता। फिर भी विधान (महापत्तन न्यास अधिनियम) में अपवाद के दो विशिष्ट मामले स्वीकार किए गए हैं :-
- (क) ब्लास्ट में पत्तन में प्रवेश करने वाला कोई भी पोत, जिसमें यात्री नहीं है।

ऐसे मामले में, कानून में विशेष रूप से यह प्रावधान है कि पोत पर पत्तन देयता प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर पर भारित की जाए और यह उस दर के  $3/4$  से अधिक नहीं होनी चाहिए, जो अन्यथा उस पर भारित की जानी चाहिए थी।

- (ख) पत्तन में प्रवेश करने वाला कोई भी पोत, जिसने कार्गो अथवा उसमें यात्री को न उतारा है अथवा न लिया है।

ऐसे मामले में, कानून में विशेष रूप से यह प्रावधान है कि पोत पर पत्तन देयता प्राधिकरण द्वारा निर्धारित दर पर भारित की जाए और यह उस दर के आधे से अधिक नहीं होनी चाहिए, जो अन्यथा उस पर भारित की जानी चाहिए थी।

यूएलए के अनुरोध पर यात्राओं के बीच दिवसों की संख्या के परिप्रेक्ष्य की तुलना में इस परिप्रेक्ष्य में विद्यार करना अधिक तर्कसंगत होगा, क्योंकि जैसाकि आई एनएसए द्वारा इस बात पर सही बल दिया गया है कि “तटीय पोत” के संबंध में (परिणामी) और अन्य “विदेश जाने वाले पोत” के लिए निश्चित रूप में उलझनें हो सकती हैं। दूसरे शब्दों में, “दूसरी बार यात्रा” करने वाला लैश पोत जो केवल

खाली लैश नौकाएं उठा रहा है, उसे पत्तन में प्रवेश करने वाला पोत माना जा सकता है, जैसाकि वह महापत्तन न्यास अधिनियम की धारा 50 (ख) में उल्लिखित के अनुसार कोई कार्गो या यात्री न तो उतार रहा है न थका रहा है। इस प्राधिकरण को ऐसे मामलों में पत्तन देयता की दर सामान्य दर के आधे से अधिक पर निर्धारित करने की शक्ति प्राप्त है। इसलिए, कानून के अंतर्गत ऐसे मामलों के लिए यह प्राधिकरण 0 % दर भी निर्धारित कर सकता है।

प्राधिकरण द्वारा गठित कार्य दल ने इस प्रश्न की विशेष रूप से जांच की थी। उन्होंने सिफारिश की है कि “प्रथम यात्रा के सात दिन के भीतर” दूसरी यात्रा करने वाले लैश पोत पत्तन देयता की रियायती दर लगाए जाने के पात्र होंगे। कार्य दल ने इस संबंध में किसी विशेष दर की सिफारिश नहीं की है। तब भी, पूर्ववर्ती उप-पैरा में दिए गए सुझाव के आलोक में कार्य दल की यह सिफारिश इस मामले में तर्कसंगत नहीं है।

- (ii) यूएलए ने इस तर्क के साथ अपने दावे पर बल दिया है कि दूसरी यात्रा के लिए पत्तन देयता से माफी का सिद्धान्त “तटीय पोत” के लिए पहले ही मान लिया गया है, जिन पर 30 दिन के भीतर यात्राएं करने पर कोई पत्तन देयता भारित नहीं की जाती है। “तटीय पोत” के पक्ष में उक्त छूट तटीय यातायात का संवर्धन करने के लिए नीति का एक भाग है, यह किसी अन्य विद्यार पर आधारित नहीं है जिसे कि “विदेश जाने वाले पोत” पर लागू किया जा सके। यद्यपि यूएलए के इस अनुरोध को स्वीकार करने का प्रस्ताव किया जाता है, तथापि हमारा निर्णय “तटीय पोत” को प्रदत्त छूट पर आधारित नहीं हो सकता।
- (iii) लंगरगाह में कार्यशील लैश पोतों पर पत्तन देयता को समाप्त करने के लिए यूएलए का दूसरा अनुरोध इस तर्क पर आधारित है कि लैश पोत, पत्तन देयता के प्रभार में शामिल सुविधाओं का अधिक उपयोग नहीं करता है। इस सिद्धान्त को कोर्टीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) ने कुछ समय पहले स्वीकार कर लिया था। तृतीकोरन पत्तन न्यास (टीपीटी) भी टीपीटी में इस सिद्धान्त को लागू करने के पक्ष में बताया गया है।

लैश प्रधालनों संबंधी प्राधिकरण द्वारा गठित कार्यदल ने इस प्रश्न की विशेष रूप से जांच की थी। उन्होंने सिफारिश की है कि लंगरगाह में प्रधालनरता लैश पोतों को वही छूट दी जाएगी जो सीओपीटी द्वारा प्रदान की जा रही है।

इस संदर्भ में यह जानना आवश्यक है कि यह छूट पत्तन देयता से संबंधित है और कार्गो संबद्ध प्रभारों से संबंधित नहीं है। लंगरगाह अथवा बाहरी बंदरगाह में (भी) प्रधालनों के लिए घाट शुल्क में छूट देना आमतौर पर स्वीकृत और व्यापक रूप से प्रथित पद्धति है। इसमें तर्क यह है कि इस प्रकार के कार्गो-प्रहस्तन प्रधालनों से बंदरगाह के अंदर भीड़-भाड़ कम होती है और पोतों को तेजी से आने-जाने में सहायता मिलती है। फिर भी, पत्तन देयता के संबंध में कोई छूट प्रदान करने की अलग से समीक्षा की जाए। जैसा कि उपर्युक्त 5(i) में उल्लेख किया गया है कि पत्तन देयता को “प्रवेश

शुल्क" के रूप में माना जाता है, परन्तु संघटक - घटकों के संदर्भ में विभाजन करने की गुंजाइश नहीं माना जाता। इसे देखते हुए मात्र लंगरगाह में प्रचालन करने के आधार पर छूट प्रदान करने की कोई गुंजाइश नहीं बनती है। यदि इस तर्क को मान लिया जाता है, तब यूएलए के इस अनुरोध को रद्द करना होगा।

(iv) उपर्युक्त (iii) में प्रस्तुत तर्कों के अलावा यूएलए के दूसरे अनुरोध को रद्द करने का सुझाव भारतीय नौवहन निगम जैसे अन्य वाहकों के लिए इस अनुरोध पर अनुकूल निर्णय होने की संभावित उलझनों की धारणा से उत्पन्न हुआ है।

6. इस मामले की जाँच-पड़ताल में एकत्र सूचना की समग्रता के संदर्भ में और समग्रतः पूरा ध्यान देने के आधार पर इस मामले में व्यापक विचार-विमर्श किया गया और निम्नलिखित निर्णय किए गए : -

(i) दूसरी यात्रा करने पर पत्तन देयता को माफ करने संबंधी यूएलए की पहली मांग स्वीकार की गई और लंगरगाह में कार्यवालन के लिए कोई देयता नहीं संबंधी दूसरी मांग रद्द की जाती है।

(ii) सीओपीटी के मामले में किए गए निर्णय की समीक्षा की जाएगी।

एस० सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन/3/4/असाधारण/143/99]

## TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

### NOTIFICATION

New Delhi, the 24th November, 1999

**F. No. TAMP/1/98-PPT.**—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (Act 38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the request made by M/s United Liner Agencies of India (P) Limited for concessional tariffs at the Paradip Port for their LASH barges, as in the Order appended hereto

**TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS****CASE NO.TAMP/1/98-PPT****M/s. United Liner Agencies of  
India (P) Limited**

...

**Applicant****Vs.****The Paradip Port Trust**

...

**Respondent****ORDER**

( Passed on this 29th day of October 99 )

This case relates to an application made by the United Liner Agencies of India (P) Limited (ULA) requesting for the following concessions in tariff at the Paradip Port :

- (i). Waiver of port due whenever their LASH vessel makes a subsequent call within a space of 30 days.
- (ii). Elimination of port due on LASH vessels working at anchorage.

2. The application was circulated for comments to the PPT, Indian National Shipowners' Association (INSA), and Orissa Chamber of Commerce and Industry (CCI). Comments were received from the Paradip Port Trust (PPT) and the INSA.

3.1. The PPT has opposed the request on the ground that there is no provision for such concessions in the Scale of Rates. They have also observed that LASH vessels constitute a small percentage of the total number of vessels handled at the port and, therefore, do not merit any special consideration. They have further observed that unloading / loading of barges is like unloading/loading of containers; and, for container handling there is no distinction in levy of tariff irrespective of whether the container is loaded or empty.

3.2. The INSA has also opposed both the requests. Their argument is based more on the contention that port due is levied with reference to GRT and that, therefore, there is no logic in distinguishing between LASH vessels operating loaded or unloaded barges. That being so, whether the operation is at the anchorage or at berth, there can be no justification for any concession in port due. In this context, they have made an interesting reference to a proposal from the Mumbai Port Trust (MBPT) to levy charges even for operations at 'port approaches' outside the port limits. The interesting INSA comment is that when one port attempts to collect charges even in respect of operations outside its port limits, another port wants to reduce its charges even for operations within its port limits! Apparently, the reference here is to the arrangement

obtaining at the Cochin Port Trust (COPT) where for LASH vessel operations at the anchorage, in lieu of the port due a concessional charge in the nature of a certification fee is levied. According to INSA, what has been done at the COPT is a mistake; and, the ULA shall not be allowed to take advantage of such a mistake. If at all, the arrangement ordered at the COPT must be reviewed to correct the mistake.

3.3. No comments were received from the CCI.

4. In accordance with the prescribed procedure, a joint hearing was held at the TAMP office in Delhi on 30 November 98. At the joint hearing, the following points were made:

**Indian National Shipowners' Association (INSA):**

(i). The TAMP has constituted a Working Group to go into all aspects of LASH vessels. The ULA request may be considered in the context of the Working Group's recommendations.

Any decision taken on this issue, with reference to the Working Group's recommendations, may be applied commonly to all the ports irrespective of the decision being taken on an application relating only to the PPT.

(ii). LASH barges already enjoy lesser rates of tariff. For all practical purposes, they are considered equivalent to a container although they carry over 15 times more of cargo than does a container.

(iii). Quick turnaround cannot be a ground for concession. Container vessels and oil tankers also turnaround quickly. But, they do not get any such treatment.

(iv). Any concessions given to LASH vessels (which are invariably 'foreign-going') will have implications for 'coastal' vessels. To maintain the current level of parity, the existing concessions in favour of 'coastal' vessels will have to be further liberalised. This cascading effect will cause loss of revenue to the PPT and create avoidable confusion.

(v). Even if concessions are given to LASH vessels, there is no guarantee that the agency will pass on the benefit to the importer/exporter. Why then should the port trust and the TAMP go out of the way to give any concession to the ULA?

**Shipping Corporation of India (SCI):**

(vi). SCI vessels carry all types of cargo – hazardous cargo, chemicals, weapons, etc. These cargo have to be discharged at the anchorage; they are not ordinarily allowed to go to berth with such cargo. This operation at the anchorage usually takes only

A

one or two hours. And, yet, the SCI is required to pay full charges. If LASH vessels are given any concession as applied for, then, the SCI vessels must also qualify for similar concessions.

- (vii). The SCI endorses all the observations made by the INSA on this application.

**Paradip Port Trust (PPT):**

- (viii). For operations at the anchorage, some concessions in port due can be thought of. It will be better to let the Working Group consider this issue commonly for all in consultation with other ports also.
- (ix). As regards the request for waiver of port due for a second call, some relief can be considered if a '4-day' cut off is applied. But, here again, it will be advisable to wait for the Working Group recommendation.

**United Liner Agencies of India (ULA):**

- (x). The 'second call' is made soon after the 'first call'. If necessary, a '4-day' time limit can be applied. Port due must be waived in such cases of 'second calls'. This principle is already conceded for 'coastal vessels' which are not charged any port due again for calls made within 30 days.
- (xi). The LASH vessel pays port due including the weight of the LASH barges; and, the LASH barges pay all the charges separately also. In other words, the port gets double revenue. That being so, the INSA argument about levy of charges with reference to GRT has no force.
- (xii). The ULA application is for a concession to its LASH vessels on the logic cited. If other vessels of other agencies (e.g. SCI) qualify for similar concessions, they may also be given such benefits. The ULA has no objection to such an arrangement.

**5.** Based on the records available and the totality of information collected during the proceedings of the case and the analysis given above, the following points emerge for consideration:

- (i). Port due is a charge levied for entry of a vessel into the port. No doubt, it takes into account different components of services like provision of a dredged channel, markers, buoys, supply of hydrographic information, traffic control, etc. But, it is seen more as an 'entry fee' not really lending scope for splitting with reference to component-elements. Nevertheless, the statute (the

Major Port Trusts Act) does recognise two specific cases of exception:

(a). A vessel entering any port in ballast and not carrying passengers.

In such a case, the law specifically provides for the vessel being charged with a port due at a rate to be determined by the Authority and not exceeding  $\frac{1}{4}$  of the rate with which she would otherwise be chargeable.

(b). A vessel entering a port but not discharging or taking in any cargo or passenger therein.

In such a case, the law specifically provides for the vessel being charged with a port due at a rate to be determined by the Authority and not exceeding half the rate with which she would otherwise be chargeable.

It may be more logical to consider the ULA request in this perspective rather than in the perspective of number of days between calls as otherwise, as rightly stressed by the INSA, there may be (consequential) implications for 'coastal vessels' and certainly for other 'foreign-going vessels'. In other words, a LASH vessel making a 'second call' to pick up empty LASH barges can be treated as a vessel entering a port but not discharging or taking in any cargo or passengers therein as described in Section 50(b) of the MPT Act. This Authority has the power in such cases to prescribe a rate for the port due in such cases not exceeding half the normal rate. Under law, therefore, this Authority can even prescribe a 0% rate for such cases.

The Working Group set up by the Authority did specifically go into this question. They have recommended that LASH vessels making a second call 'within seven days of the first call' shall be entitled to levy of a concessional rate of port due. The Working Group has not recommended any particular rate in this regard. Nevertheless, in the light of the suggestion made in the preceding sub-para, this recommendation of the Working Group will not have any relevance for this case.

(ii). The ULA has buttressed its claim with the argument that the principle of waiving port due for a second call is already conceded for 'coastal vessels' which are not charged any port due for calls made within 30 days. The said concession in favour of 'coastal vessels' is as part of a policy to promote coastal traffic; it is not based on any other considerations that can apply to 'foreign-going vessels'. Although it is proposed to concede this request of the ULA, therefore, we may not base our decision on the concession granted to 'coastal vessels'.

(iii). The second request of the ULA for elimination of port due on LASH vessels working at anchorage is based on the logic that the LASH vessel does not use much of the facilities covered by the charge of port due. This principle was conceded some time ago by the Cochin Port Trust (COPT). The Tuticorin Port Trust (TPT) is also reported to be in favour of introducing this principle for adoption at the TPT.

The Working Group set up by the Authority on LASH Operations did specifically go into this question. They have recommended that LASH vessels operating at the anchorage shall be given the same concessions as have been granted by the COPT.

It must be recognised in this context that what is in reference is a concession relating to port due and not any cargo-related charges. Giving concessions in wharfage for operations at the anchorage or (even) at the outer harbour is a commonly accepted and widely prevalent practice. The logic involved is that such cargo-handling operations avoid congestion inside the harbour and enable speedy turnaround of vessels. Grant of any concessions relating to port due, however, may have to be viewed differently. As has been described in 5(i) above, port due is seen more as an 'entry fee' not really lending scope for splitting with reference to component-elements. That being so, there may not be any scope for granting concessions merely on the ground of operating at the anchorage. If this logic is accepted, this request of the ULA will deserve to be rejected.

(iv). Besides the arguments advanced in (iii) above, the suggestion to reject the second request of the ULA flows from a comprehension of possible implications of a favourable decision on this request for other carriers like the SCI.

6. With reference to the totality of information collected in the processing of this case, and based on a collective application of mind, the case was discussed in detail and the following decisions were taken :

- (i). The first demand of the ULA about waiver of Port Dues on second call was accepted; and, the second demand about no Dues for working at the Anchorage is rejected.
- (ii). The decision taken in the COPT case shall be reviewed.

S. SATHYAM, Chairman

[Advt/III/IV/Exty./143/99]

